

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Referat E 23 - Eisenbahnrecht  
Robert-Schumann-Platz 1  
53175 Bonn

- nur per E-Mail -

Postfach 66 01 42; 28241 Bremen

Ihnen schreibt: Volker Wente

T: 0221 57979 138 M: 0163 5797938  
[wente@vdmtd.de](mailto:wente@vdmtd.de) [www.vdmtd.de](http://www.vdmtd.de)

Sitz des Vereins ist Berlin · VR 14053 Nz

Bankverbindung  
IBAN DE60 7609 0500 0004 2210 01  
BIC GENODEF1S06

Vorstand:  
Heino Seeger (Vorsitzender)  
Volker Wente (stv. Vorsitzender)

23. Dezember 2022

**Referentenentwurf eines Gesetzes zur Anpassung des AEG an die  
Verordnung (EU) 2021/782 sowie Neufassung der EVO  
hier: Stellungnahme des VDMT zum Gesetzentwurf**

**Lobbyregister Nr. des VDMT: R 002974**

Ihre E-Mail vom 29.11.2022

Sehr geehrte Frau Wallenfels,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen ganz herzlich für die Möglichkeit, zum „Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr und zur Änderung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche“ Stellung nehmen zu dürfen.

Der VDMT begrüßt diesen Entwurf vollumfänglich. Besonders danken wir, dass in der EVO von der Ausnahmemöglichkeit nach Art. 2 Abs. 2 der VO (EU) 2021/782 Gebrauch gemacht werden soll. Insbesondere begrüßen wir weiter, dass nunmehr auch der Fernverkehr mit Museumsbahnen ausdrücklich von dieser Ausnahmeregelung mit umfasst ist.

Lediglich zwei Punkte sollten aus unserer Sicht ergänzt bzw. noch einmal überdacht werden:

1. Vom Anwendungsbereich der VO (EU) 2021/782 sollen nach § 2 Abs. 2 EVO (neu) die Beförderungen ausgenommen werden, „die ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben werden“. In der Vergangenheit gab es hier hin und wieder Auslegungsschwierigkeiten. Vereinzelt wurde von nachgeordneten Behörden die Auffassung vertreten, es käme hier auf die tatsächliche Nutzungsabsicht des einzelnen Fahrgastes und nicht auf die Zweckbestimmung des Verkehrsdienstes an. Die Ausschließlichkeit wurde allein deshalb infrage gestellt, weil es auch einzelne Fahrgäste geben könnte, die dieses Angebot möglicherweise auch zu anderen Zwecken, namentlich als Berufspendler oder im Ausbildungsverkehr, nutzen.

Deshalb regen wir an, zumindest in der Begründung zu verdeutlichen, dass es in Abgrenzung zum kommerziellen Bahnverkehr hier auf die vom Betreiber intendierte Zweckbestimmung des Verkehrsdienstes ankommt. Ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken würden diejenigen Verkehrsdienste

betrieben, bei denen das Unternehmen das Erlebnis einer besonderen Bahnreise im Vordergrund stellt, nicht aber die Beförderung einer Person von A nach B. Indizien für diese Verkehrsdienste sind beispielsweise technisch oder vom Komfort her nicht mehr zeitgemäßes Rollmaterial (ältere, im Regelverkehr nicht mehr anzutreffende Technologien wie Dampflokomotiven oder aktuellen Fahrgasterwartungen nicht mehr entsprechende Fahrzeuge wie Waggons ohne Klimaanlage, ohne geschlossene WC, ohne Türschließenrichtung, Betrieb ohne elektronische Fahrgastinformationssysteme usw.), geringere Reisegeschwindigkeiten, Sonderfahrausweise, deutlich höhere Tarife im Vergleich zu kommerziellen Verkehrsdiensten oder Zuschläge auf den Regeltarif, keine vollumfängliche Einbindung in Verkehrsverbünde oder Auskunftssystem des kommerziellen Bahnsystems, nur Sonderzüge, nur einzelne Betriebstage oder nur Saisonverkehr bzw. höhere Kapazitäten zur touristischen Reisesaison und nicht im Berufsverkehr oder eine eigene, nur für diesen Zweck vorgehaltenen Infrastruktur, keine umfängliche Einbindung in Taktverkehre, Parallelverkehr im ÖPNV oder kein nennenswerter Übergangsverkehr. Demgegenüber ändert eine untergeordnete Nutzung durch andere Fahrgäste mit anderen Reisezwecken namentlich im Pendler- oder Ausbildungsverkehr nichts an der intendierten historischen oder touristischen Zweckbestimmung des Verkehrsdienstes.

Vermutlich soll Begriff „Beförderungen“ in § 2 Abs. 2 EVO (neu) synonym mit dem Begriff „Dienste“ in Art. 2. Abs. 2 VO (EU) 2021/782 zu verstehen sein. Deshalb wäre zu überlegen, in der EVO denselben Begriff wie in der VO zu verwenden oder dies zumindest in der amtl. Begründung klarzustellen.

2. Grundsätzlich erscheint es sinnvoll, die Aufsicht über die Umsetzung der Regelungen der VO (EU) 2021/782 dem Bund zuzuordnen. Verkehrsdienste im kommerziellen Verkehr orientieren sich schließlich nicht an Grenzen der Bundesländer. Anders verhält es sich jedoch insbesondere bei den nicht regelspurigen Bahnen. Sie haben ein abgegrenztes Verkehrsgebiet, bei dem es zudem regionale Besonderheiten zu beachten gilt. Deshalb sind die Länder aufgrund ihrer bereits bestehenden aufsichtsrechtlichen Zuständigkeiten für diese Bahnen besser in der Lage, die verkehrliche Zweckbestimmung zu beurteilen. Wir regen daher an, § 5 Abs. 4a AEG so zu fassen, dass sich die Zuständigkeit des Bundes auf die regelspurigen Eisenbahnen beschränkt.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Überlegungen aufgreifen würden. Für weitere Nachfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Wir begrüßen die Absicht, eingehende Stellungnahmen zu veröffentlichen und sind mit der Veröffentlichung unserer Stellungnahme einverstanden. Im Lobbyregister des Deutschen Bundestages finden Sie uns unter diesem Link: [Registereintrag - LobbyRegister des Deutschen Bundestages](#).

Mit freundlichem Gruß



Volker Wenté  
Stv. Vorsitzender